

【報告③】

モダン都市の街と建物

米 山 勇*

目 次

はじめに

1. 築地居留地と外国人旅館
 2. 銀座煉瓦街と新橋ステーション-「最先端都市」の胎動
 3. 金融の街・日本橋-古典様式の重厚な街並み
 4. 丸の内-赤レンガの華麗な街並み
 5. 水の都・日本橋と景観問題
- おわりに

はじめに

本シンポジウムで対象とする日本橋から銀座・築地、新橋・汐留へと連なる中央通りは、近代日本の〈建築-都市〉史においてきわめて重要な位置を占めてきた地域である。それぞれの街は、明治から戦前、戦後へとという時間軸の上で、互いに「モダン都市」であることを競い合うように変貌を遂げ、日本の〈建築-都市〉文化の発展の中枢を担ってきた。本報告は、日本橋～銀座・築地～新橋・汐留という線上に周辺地としての丸の内を加え、明治～戦前の各時代における〈建築-都市〉の様相について概論するものである。

1. 築地居留地と外国人旅館

東京における近代建築の発展を考えると、その端緒として指摘される地が、築地である。明治元年(1868)、東京開市とともに築地に居留地が開かれた。このとき、外国人のための宿泊・交易場として建てられたのが、築地ホテル館(外国人旅館・図1)である。アメリカ人建築家ブリジェンスの基本設計のもとに、大工棟梁の二代目清水喜助が工事を行った。左右対称の全体像、中央の塔屋、鎧戸付きの縦長窓など西洋建築の特徴と同時に、外装の海鼠壁、屋根の棧

*当館助教授



図1 「東京築地ホテル館表掛之圖」 歌川広重（3代） 明治2年（1869） 91222070～2

瓦、塔屋の花頭窓といった伝統的な日本建築の性格を兼ね備えており、その新奇さから東京の名所となった建物である。

一方、築地ホテル館にほど近い敷地に、明治4年（1871）、海軍兵学校（図2）が建設されている。設計者は不祥であるが、左右対称の全体像、中央の塔屋、海鼠壁の外壁などといった特徴は、築地ホテル館ときわめて近似しており、清水喜助による建築の影響の大きさをうかがわせる。以後、明治10年代までの間、築地ホテル館にならった和洋折衷のいわゆる「擬洋風建築」が一世を風靡する。それらは一部の知識人らによって「百鬼夜行の建築」などと揶揄されることもあったが、築地から発信された新時代の建物の息吹きは、確実に人々の心をつかみつつ、東京中に伝播していく。

2. 銀座煉瓦街と新橋ステーションー「最先端都市」の胎動

明治5年（1872）5月7日、品川・横浜間の鉄道が開通、同年9月12日には新橋まで開通した。横浜と新橋の駅舎は、どちらも築地ホテル館を手がけたブリジェンスによって設計され、両者はまったく同じ形状の建物とされた。築地ホテル館と新橋停車場（図3）の大きな違いは、前者が木造の擬洋風建築であったのに対し、校舎は石造（正しくは木骨石張り）の本格的な洋風建築だったことである。完成した新橋停車場は、和と洋が入り交じった築地ホテル館よりもはるかに「ハイカラ」な建物として日本中の話題となり、多くの人々がこぞって訪れた。

新橋停車場の完成から半年余り前の2月26日、銀座から築地にかけての大火があった。当時、築地には外国人居留地があり、南端の新橋には鉄道の開通がせまっていた。東京の新時代を担う街・銀座を華々しく飾るプロジェクトとして策定されたのが、銀座煉瓦街計画（図4）であ

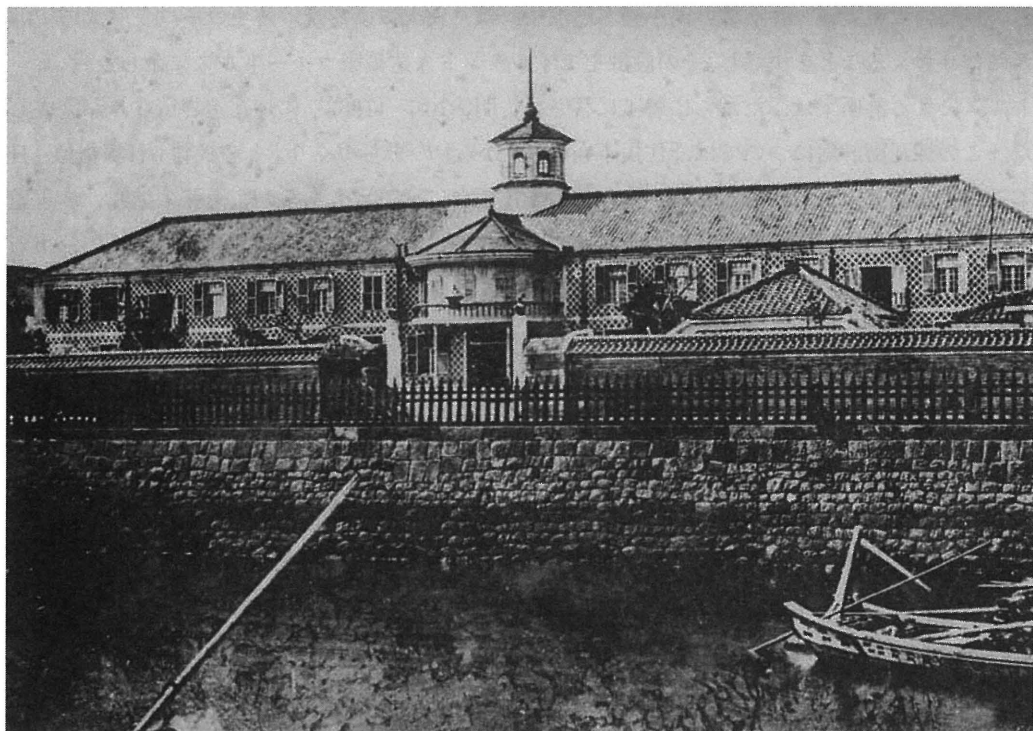


図2 海軍兵学校（『明治大正建築写真聚覧』日本建築学会 1936）（以下特記のないものは同じ）



図3 新橋停車場

る。当時の大蔵大輔・井上馨と同小輔・渋沢栄一は、大火による焼け跡をヨーロッパ式の街並みに作り替えることを決意し、その設計をアイルランド人建築家ウォートルスに命じた。ウォートルスによる計画案は、ただちに着工に移され、明治10年（1882）に煉瓦造の街並みが完成した。この煉瓦街計画については、「住民不在の『上から』のまちづくり」との批判（石塚裕道『日本近代都市論－東京：1868－1923－』東京大学出版会 1991）もあるが、道路の拡幅、歩車道分離、街路樹、街灯など、今日の都市街路のあり方をはるかに先駆けており、その後の都市形成の動向に大きな影響を与えるものであった。また、都市計画の不在が問題視される東京の歴史において、一つの街区を秩序だった構成と造形でまとめたことの意味は、きわめて大きかったということができよう。

一方、新橋駅にしても銀座煉瓦街計画にしても、設計の主体が外国人であったことに注意すべきである。この時期、まだ日本人建築家は世になく、本格的な建築、都市の造営は外国人に頼るしかなかった。清水喜助ら大工棟梁たちは、正統的な建築教育を受けていなかったため、彼らによる建物は、必然的に和と洋が奇妙に入り交じったものにならざるを得なかったのである。とはいえ、東京の歴史において、つねに築地・銀座が「最先端の建築」で彩られた街であったことは、論を待たない。時代が昭和になっても、和光（昭和4・図5）、徳田ビル（同7・図6）、銀座ビヤホール（同8）などに代表されるように、きわめてモダンな建物が多数建設されていくことは、銀座という街の先端性を保証していく。

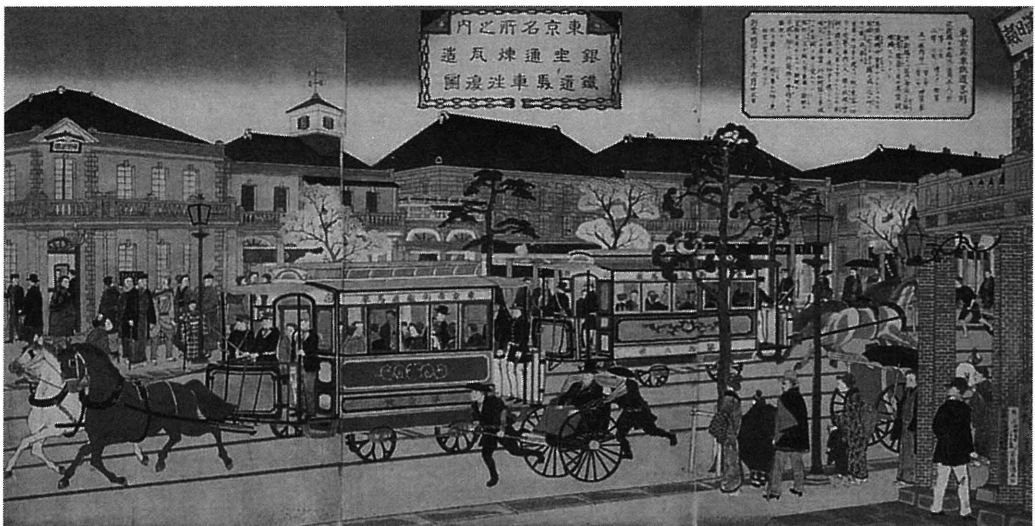


図4 「東京名所之内銀座通煉瓦造鉄道馬車往復図」 歌川広重（3代） 明治15年（1887） 89200832



図5 和光（旧服部時計店）（『建築の東京』都市美協会 1935）

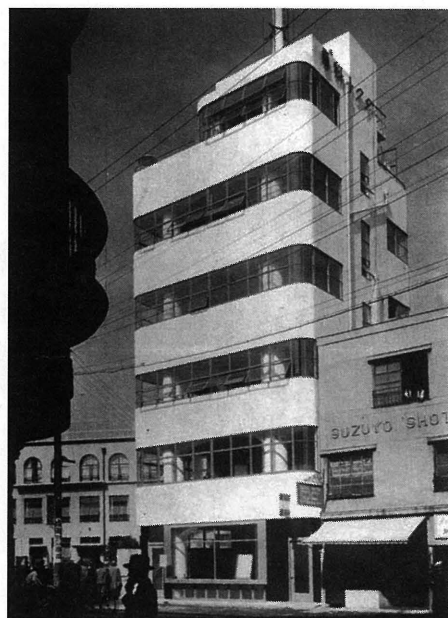


図6 徳田ビル（同左）

3. 金融の街・日本橋—古典様式の重厚な街並み

築地・銀座に続いて、洋風建築の街並みを整えていくのが、日本橋である。江戸時代に、日本経済の中心として栄えた街・日本橋は、明治5年（1872）の第一国立銀行（図7）、同11年（1878）の東京株式取引所（図8）、同29年（1896）の日本銀行本店（図9）といった建築に象徴されるように、近代においても「金融・経済の中心」として発展していく。

第一国立銀行の建物は、築地ホテル館も手がけた棟梁・清水喜助による擬洋風建築である。コロニアルスタイルの建物屋上に日本の城郭建築を思わせる巨大な塔屋が載る破天荒な造形は、竣工と同時に大きな話題を呼び、築地ホテル館にも勝る「名所」としてもてはやされた。

一方、東京株式取引所は、建築家・佐立七次郎の設計による本格的な様式建築である。佐立は、辰野金吾、片山東熊、曾禰達蔵とともに明治12年（1879）工部大学校造家学科を卒業した日本最初の建築家の一人。大振りな車寄せが特徴的な建物はルネサンス様式を基調としており、それまでの棟梁らによる擬洋風建築とは一線を画する格調高い作品であった。

日本銀行本店は、金融・経済の街として隆盛を誇った明治期日本橋界隈の面影を今日に伝える貴重な建物である。設計は辰野金吾で、日本人によるはじめての国家的建築となった。ペルギー銀行を参照したと伝えられる建物は、煉瓦石造2階建て、ルネサンス様式を基調としながら、随所にバロック的な手法を加味しており、重厚壮大な外観を街区に呈してきた。以後、日本に建つ銀行建築のほとんどが、日本銀行本店の影響を受けたものといっても過言ではない。



図7 「東京海運橋第一国立銀行の全図」 歌川虎重 明治9年(1876) 91210319~21

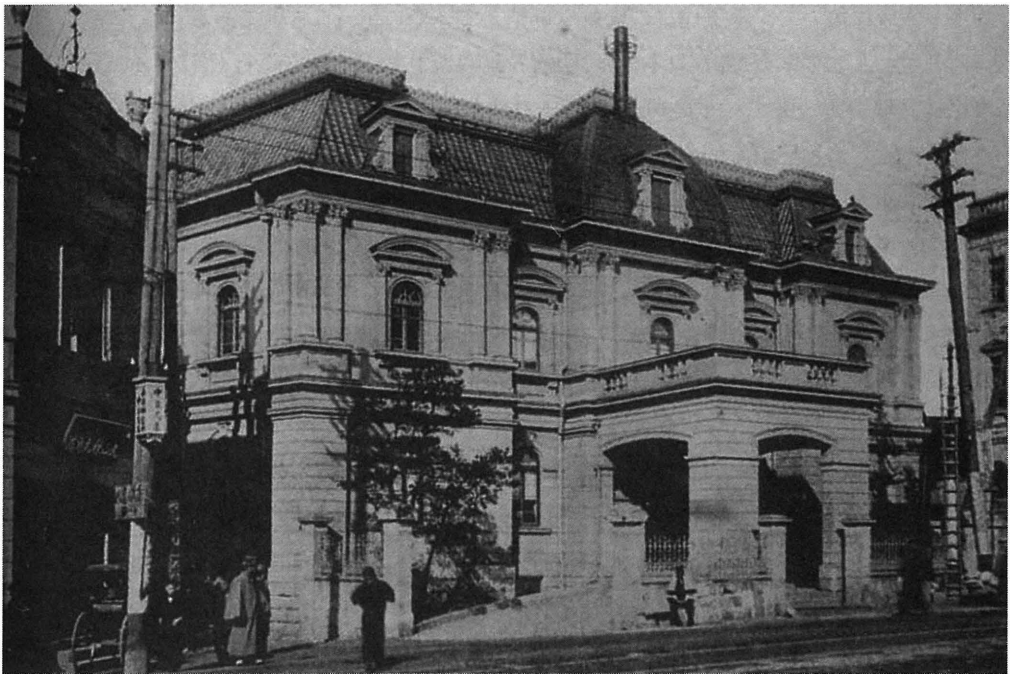


図8 東京株式取引所



図9 日本銀行本店

日本橋では、東京銀行本店（明治41）、村井銀行（大正2）、三井本館（昭和4）などの銀行建築が、昭和初期に至るまで建てられていく。これらに共通するのは、列柱を持つルネサンス様式を基調としながら、石造ないし石貼りの重厚な仕上げとしていることである。信頼を重視する社風から、欧米においても銀行や保険会社の社屋には重厚なルネサンス様式が採用されることが多い。とくに日本橋の場合、江戸以来の「経済の中心」としての伝統が、ルネサンス様式の建築が建ち並ぶ重厚な街並みを誘導したと考えることができる。この後に述べる同時代の丸の内の展開と比較するならば、その特質が理解されよう。

4. 丸の内ー赤レンガの華麗な街並み

明治初期の丸の内は、江戸時代の大名藩邸をそのまま官公庁建築、あるいは軍施設の敷地に転用した光景が広がっていた。それらの建物は、江戸以来の大工棟梁の流れを継ぐ技術者たちの手によるものであり、概して和洋折衷のデザインを呈していた。初期段階に和洋折衷の街並みであったという意味では日本橋との共通点を指摘し得るが、明治中期、陸軍用地の払い下げに伴う三菱煉瓦街（一丁ロンドン・図10）の造成によって、丸の内の独自の展開が始まる。その発端となった三菱一号館（明治27）は、イギリス人建築家ジョサイア・コンドルの設計によるもので、辰野金吾と同じくコンドルの弟子であり、日本最初の建築家の一人であった曾禰達



図10 絵葉書「東京名所丸の内馬場先門通り」90003523

蔵が助手を務めた。以来、三菱煉瓦街は、曾禰達蔵の手によって完遂されていく。

三菱一号館にはじまる煉瓦街のデザインは、同時並行で展開する日本橋の街並み整備と二つの点で大きく異なっていた。ひとつは、石を基調とした重厚な外観を呈する日本橋に対し、丸の内は赤レンガの華やかな装いを纏っていたこと。もうひとつは、列柱が並ぶルネサンス様式を前面に押し出すのではなく、ゴシック的な垂直性を加味しつつ、総体的に自由な賑やかさを重んじていたことである。

このような丸の内の特質が頂点に達したのが、大正3年（1914）の東京駅（図11）の竣工である。全長335メートルの長大な駅舎は、赤レンガの華麗な色彩をまとい、随所に白い花崗岩がコントラストをそえている。このようなスタイルは、19世紀イギリスのクィーン・アン様式に倣ったものであり、設計者の辰野金吾がイギリスに留学した際に目にし、帰国後に盛んに試みたことからしばしば「辰野式」とも称される。イオニア式の列柱を用いながら、厳格な古典主義とは一線を画した自由なデザインが全体を支配している。

東京駅の完成により、「赤レンガの街並み」は、丸の内の景観を特徴づけるものとなった。大正5年（1916）に竣工した東京銀行集会所（図12）は、東京駅と同様に煉瓦と石を併用しながら、より一層自由な造形の建築とされた。また、帝国ホテル（大正12）におけるスクラッチ・タイル、丸ノ内ビルディング（同）における茶褐色タイルの採用などは、三菱煉瓦街に端を発し、東京駅へと展開した丸の内の景観的特質を継承したものと捉えられよう。

江戸以来の歴史と伝統を強調した日本橋に対し、華麗なモダン都市としての性格をより強く

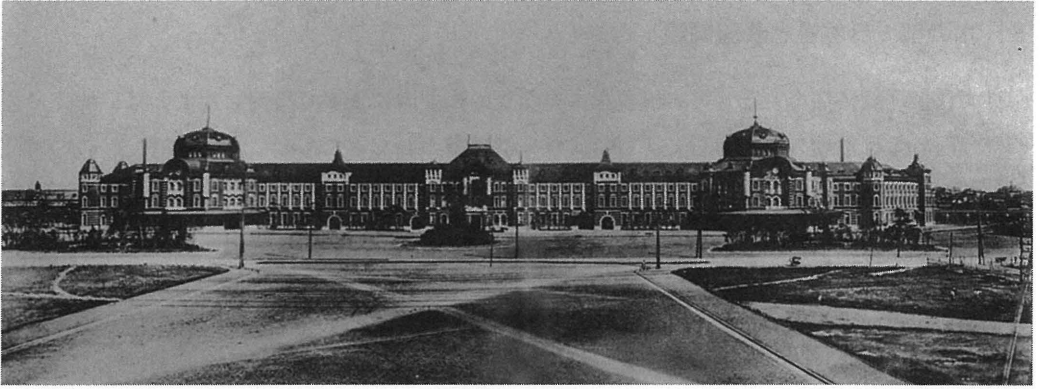


図11 東京駅



図12 東京銀行集会所

表に出したのが、丸の内の街づくりであったといえるだろう。

5. 水の都・日本橋と景観問題

日本橋が「経済都市」としての風貌を古典様式の街並みによって整備したことは、すでに述べた。同じく日本橋の特質として江戸時代以来受け継がれてきたものに、舟運に伴う「水の都」としての景観がある。先に述べた第一国立銀行にしても、日本橋川と楓川が合流する地点に架けられた海運橋の辺に建てられたものであり、建物と水の景観的關係が重要視されていたことが、多数描かれた錦絵からもうかがえる。

明治21年（1888）、第一国立銀行の頭取を務めた実業家・渋沢栄一の邸宅（図13）が、同銀行のほど近くに建てられた。設計者の辰野金吾は、師匠のジョサイア・コンドルから学んだヴェネチア風の造形をいかに援用し、「東洋のヴェネチア」にふさわしい美観を醸成することに成功した。さらに辰野の作品として、大正4年（1915）に帝国製麻ビルが建設されている。日本橋と対峙するように建てられた建築は、舟入を設けるなど、渋沢邸にもまして「水辺の建築」の特質を濃厚に備えた建物であった。

以後、時代が昭和に入っても、東京株式取引所（昭和2）、日本橋野村ビル（同5）、三菱倉庫（同・図14）など、「水辺の景観」を念頭においたデザインの建物が日本橋界隈に建てられ続けた。しかし、昭和39年（1964）の東京オリンピック開催に合わせて首都高速の開通が進行し、日本橋の上にも高速道路が走ることとなった。以来、その光景は「醜悪な景観」の代名詞

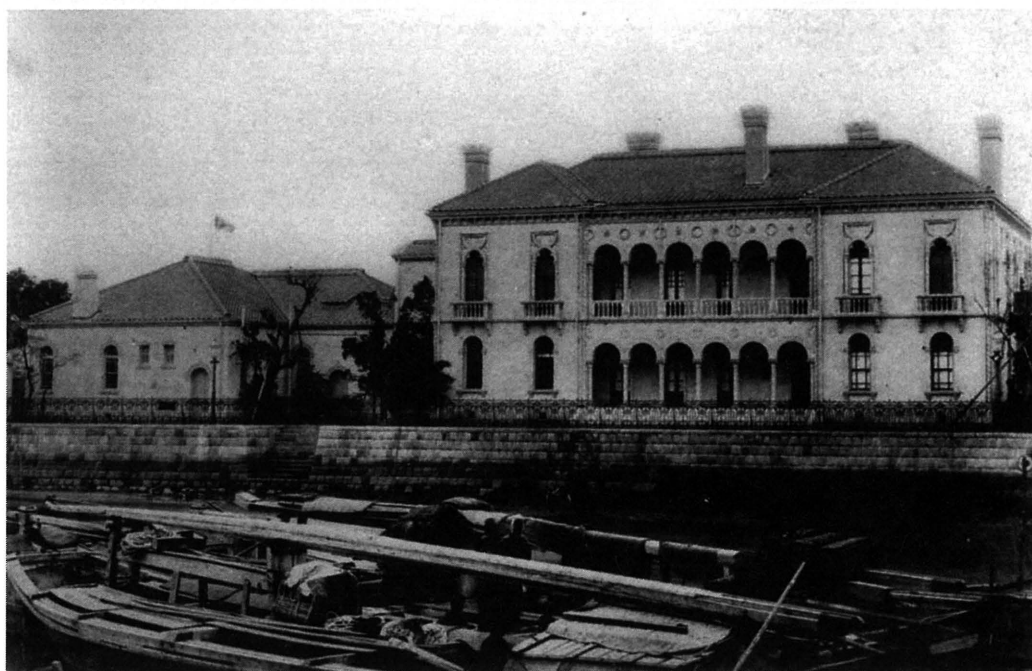


図13 兜町渋沢邸



図14 三菱倉庫（志岐祐一撮影）

となった感がある。一方、近年首都高速移設の論議が浮上、日本橋の景観再生がさげられるようになってきている。だが、かつて「東洋のヴェネチア」とも称えられた街並みの美観は、「橋と首都高」という問題の解決のみによって取り戻せるようなものではないことを、我々は再認識する必要がある。

おわりに

以上、述べてきたように、築地・銀座、新橋・汐留、日本橋、そして丸の内という地域は、互いに意識しあい、また競いあいながら「モダン都市」としての容貌を整えていった。重要なのは、「古典様式の街並み」、「華やかなレンガの街並み」、「水辺の景観」、「最先端都市」というような異なった性格が、それぞれに指摘できることである。今後、中央通りに沿った各地域の開発は、より活発化されていくだろうが、明治～昭和という時代のなかで醸成された地域ごとの特質を理解しつつ、相互に発展していくことを望みたい。